SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 30 minutos.)

Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se da de los siguientes:)

"1) Nota del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas en respuesta a la nota de fecha 14 de noviembre de 2012, en la cual se solicitó opinión en relación al estudio del proyecto de ley 'Vehículos en departamentos fronterizos' presentado por el señor Senador Tabaré Viera.

2) Nota de la Junta Departamental de Treinta y Tres adjuntando copia del texto de las palabras pronunciadas por el señor Edil Joel Hosta relacionadas con la instalación de un botón de pánico en los taxímetros.

3) Copia de la exposición escrita presentada por el señor Representante Ricardo Planchón, relacionada con la situación del Aeropuerto Laguna de los Patos, de la ciudad de Colonia del Sacramento".

La primera nota leída refiere a una consulta sobre un proyecto de ley presentado por el señor Senador Viera. Oportunamente, sobre esto, si así lo desea, el señor Senador podrá realizar un planteo al respecto en esta Comisión.

SEÑOR VIERA.- Simplemente quiero pedir que con esa información podamos votar el proyecto de ley lo antes posible.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, por vía electrónica vamos a repetir el envío de la comunicación y estaríamos a lo que las Bancadas parlamentarias decidan sobre este tema. En virtud de que hay acuerdo, este asunto será incluido en el orden del día de la próxima sesión.

(Ingresa a Sala la delegación de la Unión Ferroviaria.)

–La Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado tiene el gusto de recibir a una delegación de la Unión Ferroviaria del Uruguay, a quienes representan su Presidente, el señor Carlos Aramendi y su Secretario General, el señor Carlos Cajigas. Esta reunión responde a una solicitud de audiencia oportunamente solicitada.

Dejamos en uso de la palabra al señor Carlos Aramendi.

SEÑOR ARAMENDI.- En primer lugar, queremos agradecer a los señores Senadores por recibirnos por segunda vez en esta Comisión.

La primera vez que estuvimos en la Comisión planteamos algunas inquietudes respecto al desarrollo del trabajo realizado por la Corporación Ferroviaria, desde Pintado a Rivera. Hoy, estas inquietudes han crecido un poco más porque nos parece poco cristalino el procedimiento de trabajo de la Corporación Ferroviaria y nos surgen dudas sobre su funcionamiento. En ese momento, dijimos que de alguna forma una vez que esta entregó la primera etapa de renovación de Pintado a Rivera se habían encontrado muchas deficiencias que fueron revisadas por el personal técnico de AFE. El Presidente, Jorge Setelich, solicitó que se hiciera una revisación minuciosa de la renovación realizada. Si bien no pudimos acceder al documento de los técnicos de AFE –que fue entregado en mano al Presidente, Jorge Setelich–, sabemos que arrojó muchísimas irregularidades el trabajo realizado por la

Corporación Ferroviaria. La Comisión puede solicitar el informe y comprobar muchas de las cosas que venimos adelantando desde hace tiempo.

Por otro lado, nos inquieta que la Corporación Ferroviaria funcione de esta manera y que no podamos acceder a la memoria descriptiva de sus trabajos ni de los balances, teniendo en cuenta que fueron usados capitales públicos; es decir, al trabajar bajo la órbita del Derecho Privado ha sido difícil acceder a esa documentación. Sabemos que existen diferencias en la cantidad de dinero entregada a la Corporación Ferroviaria –que fueron $ 605:000.000– y que el Directorio de AFE, tal como consta en la versión taquigráfica, como tenía inquietudes al respecto, solicitó los balances correspondientes. Estos no fueron satisfactorios. En dos oportunidades la documentación no reflejó el dinero recibido con el balance, algo que es muy preocupante porque se manejaron dineros públicos para una obra que no quedó bien, en la que el propio Presidente de AFE solicitó que, según el convenio establecido, la Corporación Ferroviaria cumpliera fuera de plazo con algunas de las obligaciones que figuraban en el convenio firmado anteriormente. Irregularidades como estas surgieron muchas.

Nosotros accedimos al convenio sobre maquinaria firmado en 2007 entre la Corporación Nacional para el Desarrollo y AFE –que dejaremos en sus manos para que se haga el estudio jurídico correspondiente– porque entendemos que una vez finalizada la concesión de la obra, la maquinaria debe ser devuelta a AFE. Hace dos años que esta maquinaria no se usa absolutamente para nada, inclusive, muchas máquinas y algunos vehículos que fueron comprados para utilizarse en esta obra aún están guardados en galpones de AFE sin empadronar. Por otro lado, todos saben que los ferroviarios tenemos un gran problema con la maquinaria y con los vehículos que se viene arrastrando desde hace muchísimos años. Tenemos maquinaria que fue comprada en el tiempo de los ingleses y no sirve para nada, así como vehículos comprados en épocas de dictadura que siguen funcionando pero, obviamente, a un costo superior al que tendrían si fueran nuevos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Cuando habla de vehículos, ¿se refiere a autos, camionetas o a material ferroviario?

SEÑOR ARAMENDI.- Cuando hablamos de vehículos nos referimos a lo siguiente. La Corporación Ferroviaria del Uruguay compró nueve camionetas Mitsubishi, que hoy están guardadas y no se usan, y nueve camiones Mercedes Benz –uno de ellos con grúa, de los cuales tres están guardados, nuevos, sin empadronar, en los galpones de AFE en Toledo. En cuanto al material de vía, se compraron doce zorras, dieciocho acoplados y todas las herramientas necesarias para una renovación de este porte. Una vez finalizada la obra, esta maquinaria fue guardada y nosotros no tenemos conocimiento de qué va a pasar con eso. Además, cuando terminó la obra de renovación la Corporación Ferroviaria compró, con el dinero que había sobrado, una máquina compactadora, que evidentemente no se iba a usar porque la renovación no implicaba la realización de nuevos terraplenes o pisos, así como una motoniveladora que tampoco iba a ser utilizada en esa obra. Quiere decir que el dinero que se volcó para hacer la renovación se terminó utilizando para terminar de formar esta empresa y capitalizándola en materia de maquinaria, herramientas y vehículos.

También debemos señalar que cuando se entregó la obra hubo muchas discrepancias en el propio Directorio de AFE ya que algunos de sus Directores –como consta en las actas del Directorio– entendieron que no se podía recibir la obra porque no se había cumplido con todo lo establecido. Si bien conocemos estas irregularidades, no tenemos la documentación que lo pruebe; creemos que esta Comisión puede acceder a ella, más que nada para intentar que los procedimientos sean cristalinos.

El señor Presidente Mujica, antes de asumir en 2010, dijo que se había creado un “boniato” y no se sabía qué iba a pasar. Realmente fue así: se creó este “boniato” y no se sabe qué pasó con el dinero que se usó de todos los uruguayos. Por lo que nosotros sabemos –insisto en que no contamos con la documentación que lo pruebe–, en los balances hay diferencias muy importantes entre el dinero que se entregó y el que aparece allí.

Se trata de una situación preocupante teniendo en cuenta, además, que hoy se intenta crear un “boniato” medio parecido al tratar de hacer una asociación entre AFE y la Corporación Nacional para el Desarrollo que trabaje bajo el Derecho Privado. Creemos que eso implicaría perder ciertos controles que se pueden realizar desde el lado de las empresas públicas. Esa es una herramienta jurídica que

existe aunque, una historia distinta es que después se realicen o no los controles. En ese sentido, nos preocupa muchísimo la situación de la Corporación Ferroviaria. Además, sabemos que se presentó en otras licitaciones para hacer otros proyectos ferroviarios. Ya hablamos de esto en la visita anterior: AFE, bajo la presidencia de Alejandro Arellano, hizo un convenio por el cual entregó a la Corporación Ferroviaria del Uruguay, en concesión por diez años, máquinas muy importantes del ferrocarril; hay algunas que son muy valiosas para el sistema ferroviario. ¿Qué sucedió? A veces, cuando somos arte y parte en los dos lugares terminamos favoreciendo a uno y perjudicando a otro. Estas cosas suceden por naturaleza humana. Lamentablemente, la Corporación Ferroviaria del Uruguay se llevó tres máquinas muy importantes para el servicio ferroviario. En ese sentido, nos sigue preocupando cómo van a operar esas máquinas porque los técnicos que las manejan son ferroviarios.

SEÑOR VIERA.- ¿A qué tipo de máquinas se refiere? ¿Se compraron en ese momento o estaban en poder de AFE?

SEÑOR ARAMENDI.- Las máquinas que se arrendaron o pasaron en comodato a la Corporación Ferroviaria son una máquina plasser –que ya era de AFE–, una retro y una perfiladora. La plasser y la perfiladora trabajan simultáneamente, una prepara el trabajo para la otra. Son máquinas importadas y muy costosas. Se hizo un convenio por diez años a cambio de 15.000 durmientes que fue lo más ridículo que se puede haber escuchado. Esta cantidad de durmientes ocupan el tramo que va desde Montevideo hasta Colón, porque se colocan 1.200 durmientes por kilómetro. Hacer un convenio y entregar tres máquinas tan importantes y de tan alto valor para el ferrocarril por 15.000 durmientes fue algo realmente que nos cuesta creer que haya sucedido.

Todas estas cosas que sucedieron, que todos conocemos y que ya planteamos en esta Comisión, nos preocupan al igual que al Directorio de AFE porque los números de la Corporación Ferroviaria no son claros y la memoria descriptiva de la obra arrojó diferencia con el trabajo realizado por los técnicos de AFE. Es un documento al que no hemos podido acceder pero esta Comisión sí podría hacerlo. Son hechos que no han sido transparentes. Asimismo, nos preocupa que el Gobierno piense en formar una empresa ferroviaria bajo el Derecho Privado; no nos gustaría que corriera por el mismo camino que está corriendo en este sentido la Corporación Ferroviaria.

Dejamos a la Secretaría fotos que acreditan que parte de esa maquinaria y los durmientes –que fueron comprados en gran cantidad– están depositados en Paso de los Toros y otros lugares, que no han sido usados y que no se permite que AFE los utilice para salir de la situación crítica en la que se encuentra, cuando los propios ferroviarios terminamos de recuperar la línea de Minas con material recuperado. Se sacaron los durmientes de acero, se hizo el proceso de recuperación y hoy logramos –con un personal de AFE conformado por quince personas, a veces hasta menos– recuperar toda la línea y llegar a una velocidad estándar de 50 kilómetros por hora, cuando la Corporación con un respaldo muy importante de dinero, terminó entregando la obra con una velocidad de 40 kilómetros.

Voy a permitir que mi compañero pueda hacer uso de la palabra y explicar otros aspectos que también nos preocupan.

SEÑOR CAJIGAS.- Agradezco a la Comisión que nos reciban por segunda o tercera vez.

Trajimos el contrato entre la Asociación de Ferrocarriles del Estado y la Corporación Nacional para el Desarrollo y dos actas de Directorio que se pueden repartir porque hay copias de ese material.

Si me permite mi compañero, quisiera complementar la exposición que él ha realizado. Con respecto al tema de las diferencias de dinero entre lo que hace constar la CFU y lo que nosotros planteamos, quiero decir que la Unión Ferroviaria no es la única que piensa de esa manera. Si me permiten, quisiera leer una parte del Acta Nº 107 del Directorio. Concretamente dice sobre la recepción de la obra de rehabilitación de la línea férrea en el tramo Pintado frontera Rivera. El señor Vicepresidente expresa que "después de la última reunión, donde hubo determinadas objeciones, donde había un vacío o una incoherencia entre el informe de Scatoni, que era contundente" –aclaro que el señor Scatoni era Gerente de Vía y Obra en ese momento–, "para la recepción de la obra, y el informe anterior, mantuvo consultas con el ingeniero León" –también de Vía y Obra– "y el doctor

Barreiro para dilucidar en qué medida lo que se estaba haciendo impedía u objetaba que después se hicieran las salvedades y objeciones al desarrollo del relacionamiento y del contrato. No encontró ningún motivo para que se objetara la recepción de la obra. Concretamente, hay una demanda de la CFU para que la obra se recibiera por la apertura de la licitación. Le pareció que no recepcionar la obra le generaba a la CFU un perjuicio excesivo. Entendió que correspondía firmar. Ante el detalle de poner el monto, se consultó al doctor Chucarro, quien la única observación que hizo fue respecto a los impuestos que introducían. Consultó con la contadora, no le dieron una respuesta contundente. La única que tiene es de la CFU y dice que están exentos del pago de impuestos". El señor Presidente, Jorge Setelich: "Expresa que le preocupa que se coloque ese monto, cuando le consta que no fue gastado. El efecto, que AFE capitaliza por quinientos millones de pesos, cuando le consta que hay otra obra, Salsipuedes, que tiene un recargo del sesenta por ciento en los fletes que vienen del litoral y que hay que pagar, que se está haciendo con este dinero. Se está diciendo que el dinero se gastó todo y no fue así. Considera importante consultar a la Asesoría Jurídica, por el hecho que se mencione el referido monto, implica que el cien por ciento fue gastado en esa obra, pasa a formar parte de los activos de AFE y cómo se resuelve. Lo ve incoherente". Queremos aclarar que se ha iniciado una investigación administrativa interna dentro de AFE por estos temas.

Cuando hablamos de una diferencia de dinero –según nuestras cuentas porque nosotros no tenemos todos los documentos–, nos referimos a más de US$ 3:000.000; no estamos hablando de $ 320.000. Si contáramos el traspaso de esta maquinaria por US$ 15.000 y la reparación de una de ellas, estaríamos hablando de muchísimo más dinero. Acá lo que se debe tener en cuenta es lo siguiente. La CFU es una empresa que, si bien trabaja bajo Derecho Privado, es de propiedad del Estado. Si estuviéramos hablando de una empresa privada, creo que tendríamos que hablar de tráfico de influencias. Como se trata de dos empresas del Estado, esto es difícil. Pero estamos hablando de un funcionario, Director de la empresa –CFU– que al mismo tiempo era Presidente de AFE y traslada tres máquinas de un valor muy grande, pues cada una de ellas tiene un valor de más de US$ 1:000.000. Traslada esta maquinaria por quince mil durmientes en un convenio en el que se la concede en exclusividad –ni siquiera es de uso compartido con preferencia de AFE, que es el propietario– durante diez años, cuando la obra prácticamente estaba terminada. Eso es bastante sospechoso.

Por otra parte, quería plantear un tema que nos genera muchísima preocupación. Me refiero a la contratación por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de una asesora ferroviaria para asesorar sobre la creación de una sociedad anónima de Derecho Privado que quedaría a cargo de toda la parte del operador.

En cuanto al proceso anterior a la licitación, supimos que uno de los actuales funcionarios de esta empresa, que se llama AC&A, dos meses antes de que se abriera la licitación estaba instalado en una oficina en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, o sea que al parecer ya sabía que iba a ganar la licitación.

Cuando se lleva a cabo la licitación, se presentan catorce empresas de las que resultan preseleccionadas seis, una de las cuales es una de las empresas ferroviarias más grandes de Canadá, otra es una empresa americana que asesoró casi a la mitad del transporte ferroviario de los Estados Unidos, otra es la empresa Euskotren –que seguramente escucharon nombrar– que corre y opera los ferrocarriles del País Vasco, pero además asesora a las empresas que corren los ferrocarriles del resto de España y otras de países como Sudáfrica y Costa Rica, donde se está desarrollando una nueva vía. Nosotros averiguamos cuáles eran, porque se sabía que por el asesoramiento se pagarían US$ 2:500.000. La competencia consistía en determinar qué empresa tenía el mejor currículo para pagarle.

Viajamos a la Argentina para averiguar los antecedentes de la empresa AC&A –que es argentina– y su único antecedente es que asesoró en un tramo de vía en la provincia de Jujuy. Si solicitan los currículos de cada una de estas empresas en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, sin abrirlos constatarán la diferencia que existe entre ellos: la carpeta presentada por la empresa de ferrocarriles canadienses, al igual que la americana, es muy alta, la de Euskotren es un poco más baja, mientras que la de la empresa AC&A es de cinco o seis hojas, pero aparentemente es la que ganó y ahora está asesorando a AFE. Esto nos llama bastante la atención.

Por otra parte, cuando fuimos a la Argentina nos reunimos con varios técnicos ferroviarios viejos, algunos de ellos jubilados y les preguntamos quiénes eran estas personas. Empezamos a nombrarles a algunos de los funcionarios que nosotros conocíamos y estaban acá en representación de la empresa AC&A, como Martínez, Rubinstein. Por ejemplo, al nombrarles a Martínez nos dijeron que era un ingeniero alto, canoso, de lentes y barba, y nos dieron su currículo. Lo mismo con todos y cada uno de estos funcionarios. Martínez fue uno de los dos principales asesores de Menem en todo el proceso de privatización que se hizo en la Argentina y terminó con el modelo de concesionar pedazos de vía para que una empresa privada corriera y operara los trenes en ese tramo. Incluso, las locomotoras y los vagones –no solamente las vías– seguían siendo propiedad del Estado. Lo que hacen es concesionar: dan las máquinas, los vagones, y establecen las vías en que debe operar. La empresa obtiene la ganancia, con el requisito de mantener las máquinas, los vagones y las vías en buenas condiciones, además de cumplir el servicio.

En los lugares donde se procedía de esta manera con trenes de pasajeros, además de todo esto, recibían un subsidio. Como el transporte de pasajeros tiene ese beneficio, además, reitero, recibían el subsidio.

El principal arquitecto de este modelo, por decirlo de alguna manera, es un ingeniero que ahora está en la empresa AC&A y todos sabemos cómo funciona esto en la Argentina. Esas empresas privadas no hacen el mantenimiento de los vagones, ni de los coches motores, ni de las vías y, además, se quedan con gran parte del subsidio que reciben por ser empresas de transporte de pasajeros. Esta es la causa de que hayan dos accidentes ferroviarios por año; uno de los últimos –porque hubo varios–, con ciento y pico de muertos. En otras palabras, ello se debe a que utilizan los coches motores de la TBA, que son los mismos que querían hacer correr a Paso de los Toros, que se caracterizan por tener ocho compresores chicos; desde el punto de vista técnico, esto tiene relación con los frenos. Cada compresor alimenta diferentes ruedas del coche motor, pero para ahorrar y no gastar en la reparación o en el cambio, en la medida en que se iban rompiendo lo anulaban y dejaban la unidad con un compresor menos. El tren que chocó, matando ciento y pico de personas, funcionaba con tres de los ocho compresores. Por eso, no podía frenar.

Reitero: esos coches de la TBA eran los que querían hacer correr en nuestras vías a 100 kilómetros por hora, desde Rivera a Paso de los Toros, a lo que nosotros nos opusimos.

En fin, este tema nos pone nerviosos.

Por otra parte, en relación con la revisación que está haciendo ahora esta empresa, por supuesto, a nosotros no nos han dejado acceder absolutamente a nada. Pero como técnico y viejo ferroviario, puedo decir que cuando los observo revisar, sé si están mirando lo que tienen mirar y de la manera en que lo tienen que hacer. Podemos asegurar que no están revisando lo que deben, sino que están revisando lo que no es necesario y muchas veces lo hacen mal. Por ejemplo, revisaron un tramo de vía desde una autovía y de noche, y de esta manera es imposible ver los defectos que tienen las vías. Por eso, sospechamos que los informes los están haciendo en base a otros que estaban hechos de antemano por nuestros técnicos –que son los que seguramente les habrá entregado el Ministerio de Transporte y Obras Públicas porque los tenía la CFU–, copiando y pegando, como se hace en los trabajos con computadora.

Tampoco tuvimos acceso al borrador, del que ya sabemos que se entregó un adelanto. No obstante, según uno de los técnicos que logró verlo por arriba, pudimos saber que contiene varios errores gruesos. Por supuesto, no es el informe final y no podemos aseverarlo porque, como dije antes, no tuvimos acceso a él, pero nuestros compañeros nos han hecho saber que tiene varios errores gruesos.

En síntesis, no revisan bien: el borrador tiene enormes defectos técnicos y como el Presidente de AFE en una de las Actas del Directorio dejó constancia de ello –no sé si la empresa no leyó bien cómo es el asunto de la sociedad anónima operadora, si AFE va a quedar dividida o no– sabemos que se está asesorando a la empresa operadora sobre qué debería hacer con las vías. Sin embargo, el decreto es bien claro, pues establece que la empresa operadora no tiene nada que ver, que las vías quedan en AFE y que la empresa operadora es para otra cosa. También le dice qué tiene

que hacer la empresa operadora con los trenes de pasajeros, cuando está muy claro en el decreto que a los pasajeros los tiene que atender AFE y no la empresa operadora. Eso mismo contesta el Presidente cuando recibe el primer informe y consta en una de las actas.

Entonces, lo que a nosotros nos preocupa es que, seguramente –al menos si se da lo que ha ocurrido todas las veces en los últimos cincuenta años–, una vez que esta empresa tenga un informe final, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas lo va a tomar como si fuera la Biblia, aunque nosotros ya sabemos que ese informe tiene elementos que están mal y, además, no se revisó lo que se tenía que revisar, por lo que van a faltar cosas. Más allá de todo esto, nuestra duda es acerca de qué es lo que debemos hacer, tal como le planteamos hace unos días al Presidente. Sabemos que hay cosas que esta empresa no revisó y debería revisar, y sabemos que hay cosas que sí se revisaron pero el informe correspondiente es erróneo. Ahora bien; el problema es qué hacemos ante esta situación. Si no decimos nada, después van a aplicar esto como la Biblia, a pesar de que nosotros sabemos que tiene errores. Si lo decimos ahora, entonces, estamos haciendo el trabajo de la asesora pero sin que nos paguen los US$ 2:500.000.000 que esa empresa cobra.

SEÑOR ARAMENDI.- Quiero aclarar un aspecto que me parece importante. El compañero se refirió al funcionario que estaba trabajando en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas dos meses antes de que se abriera la licitación. Sobre eso, apenas tuvimos la información –faltaba una semana para la licitación– hicimos la denuncia al Poder Ejecutivo; allí se nos contestó que sabían que ese funcionario estaba trabajando en el Ministerio. Obviamente, a las 48 horas el funcionario se fue de esa Cartera. Queremos destacar, entonces, que existió conocimiento previo de la situación, aunque no sabemos si el Poder Ejecutivo se enteró al mismo tiempo que nosotros o mucho tiempo antes. Creemos que eso constituye una irregularidad muy importante, porque puede haber tenido incidencia en el resultado final que determinó que esta empresa AC&A fuera la ganadora de la licitación.

Más de una vez dijimos que realmente nos preocupa el actuar del Ministerio de Transporte y Obras Públicas ya que hemos tenido muchas dificultades en la interrelación por el sistema ferroviario. Lamentablemente, creemos que se va por el camino equivocado con el proceso que se está haciendo. No queremos que por la Corporación Ferroviaria se caiga en un error que lo tenemos visible porque, como ya se dijo, su funcionamiento deja muchas dudas. Asimismo tampoco queremos que al crear una nueva sociedad anónima de Derecho Privado, no se pueda controlar cómo se gastan los dineros públicos. Queríamos dejar de manifiesto nuestra preocupación sobre este tema en la Comisión.

Para finalizar, queremos agradecer el tiempo que nos han dedicado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si los señores Senadores no tienen preguntas, agradecemos la presencia de la delegación y el material enviado y les informamos que la Comisión ya convocó al Ministro de Transporte y Obras Públicas por este tema.

SEÑOR ROSADILLA.- Simplemente quiero decir que tengo la versión taquigráfica de la sesión de la Comisión del año anterior, en la que estuvo el Ministro y el Presidente de AFE, porque aquí hay algunas opiniones que pueden ser de utilidad para su trabajo.

SEÑOR CAJIGAS.- Esa versión la tenemos en nuestro poder.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se levanta la sesión.

(Es la hora 15 y 6 minutos.)